Nr. 3. Kraków, dnia 1 maja 1900 r. Rok I.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Bracka 15.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski,** Kraków, Mikołajska l. 9.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Roczie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Bracka l. 15, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Pr. III. 43/00 2. C. k. Sąd krajowy jako prasowy na wniosek c. k. Prokuratora Państwa po myśli § 493 p. k. orzekł, że zamieszczone w Nrze 1. czasopisma „Kolejarz“ z 8 kwietnia 1900 ustępy artykułów pod tytułem „Prawo stowarzyszania się służby kolejowej“ 1. od „Potężny wzrost“ do „tramwaju wiedeńskiego“ 2. od „Ten wzrost niepokoi“ do „następującej treści rozporządzenie“, 3. od „Jak widzimy“ do „solidarność robotnicza“ zawierają znamiona występku z § 300 ust. kar., ze zakazuje się rozszerzania tego artykułu, zatwierdza się zarządzoną przez c. k. Prokuratoryę Państwa konfiskatę pomienionego numeru a cały nakład takowego ma być zniszczonym, albowiem w artykule tym autor wyszydza i poniża zarządzenia c. k. Ministerstwa kolejowego i c. k. Dyrekcyi kolei państwowych oraz pobudza do pogardy i nienawiści przeciw tym władzom państwowym. Równocześnie na wniosek c. k. Prokuratoryi Państwa stosownie do przepisu § 20 ust. pras. poleca się redakcyi czasopisma „Kolejarz“, aby uchwałę tę w najbliższym numerze czasopisma na pierwszej stronie pod rygorem skutków z § 21 ust. pras. bezpłatnie zamieściła. C. k. Sąd kraj. jako prasowy. Kraków, 10 kwietnia 1900. Morelowski.

Na co nam organizacya?

Przy piwie, czy przy bilardzie, niejeden kolejarz z tem lekceważącem odezwie się pytaniem. „Na co“? — „Po co“?, a znajdzie się wnet drugi, który opowie jakieś kłamstwo na socyalistów, czy „anarchistów“ i sprawa ubita. Tymczasem ten tylko ceni i szanuje zdrowie, kto je utracił: tak samo i kolejarz poznaje zalety i siłę organizacyi, kiedy mu zaczyna los dokuczać, kiedy zaczynają go szykanować, kiedy musi znosić niesprawiedliwość, rzucającą się w oczy. Wtedy dopiero zaczynają się pokątne narzekania, tonące w plotkach, denuncyacyach i obwinieniach wzajemnych.

Dopóki słońce „pańskiej łaski“ świeci nad robotnikiem warsztatowym, czy konduktorem, dopóty nie rozumie on cierpień drugich, swoich najbliższych może kolegów. „Służy“ wzorowo i śmieje się z drugich, co zapisali się do stowarzyszenia, czytają gazety, chodzą na zgromadzenia. Ale przecież pozostaje on i nadal członkiem swojej klasy, wyzyskanej i nieraz uciemiężonej. Nie dziś, to jutro dadzą mu to odczuć, czy w prywatnej rozmowie, czy w „służbie“ i wtedy najciemniejszym nawet zaczyna świtać trochę w głowie.....

Tymczasem klasa pracujących kolejarzy, coraz to lepiej, coraz energiczniej organizuje się, coraz dokładniej poznaje tę ogromną maszynę administracyjną, która się nazywa dyrekcyą kolei i coraz to śmielej domaga się swoich praw, odpowiadających ciężkim obowiązkom kolejarzy.

Weźmy jakiekolwiek zdarzenie z życia kolejarza, a zobaczymy jasno jak na dłoni znakomite usługi organizacyi dla niego.

Spotka go krzywda w służbie. Cóż zrobi przeciw niej jednostka, mała i nic nie znacząca? Kto mu wymierzy sprawiedliwość? Odpowiadają: szef. Niechaj i tak będzie; ależ przed tym szefem staje nie tylko skrzywdzony, ale i krzywdzący. Gdzież jest opinia rozumna i uczciwa bez organizacyi? Gdzie jest solidarność, która dumą napełnia jednostkę, jeżeli niema centra, gdzieby jednostki te porozumiały się ze sobą.

Robotnik czy sługa kolejowy, który uległ nieszczęśliwemu wypadkowi, zbyt często niestety ma powód do skarg i żalów na niesprawiedliwe traktowanie go przez kasy zapomogowe. Jeżeli aż do procesu przychodzi, cóż wtedy ma począć robotnik, bremzer, czy konduktor? Proces taki kosztuje nieraz setki guldenów, bo bogate przedsiębiorstwa kolejowe mają znakomitych adwokatów, ryczałtem płatnych, którzy nie ustąpią ani grosza bez procesu. Wtedy dopiero zaczyna niezorganizowany kolejarz wędrówkę od Anasza do Kaifasza, wpada w szpony przeróżnych wyzyskiwaczy, przegrywa, aż później dochodzi do przekonania, że tylko organizacya go uczciwie obronić zdoła.

A dalej rozważmy, na jakiej to drodze powstają wszystkie reformy i plany poprawienia losu kolejarzy. Tylko w stowarzyszeniach i na kongresach, tylko tam, gdzie człowiek nie występuje jako samolubna jednostka, lecz jako część całości, tam jedynie tworzy się myśl o poprawie losu wszystkich. Rząd i parlament nie słuchają prawie nigdy głosu pojedynczego człowieka, a wielką wagę przywiązują do zdania zorganizowanej grupy. Zamiast nieśmiałego żebractwa, lub zuchwałego marzycielstwa jednostki, stawia organizacya żądania, odpowiadające potrzebom tysięcy ludzi. Zdrowy instynkt organizacyi nigdy nie żąda rzeczy niemożliwych do urzeczywistnienia, lecz zawsze liczy się z warunkami bytu całego przedsiębiorstwa.

Gdzie indziej organizacya robotnicza tworzy wspólne sklepy tańsze dla członków, buduje domy, fabryki i warsztaty, gdzie członkowie dostają towar lepszy i tańszy. U nas niestety jeszcze przez długi czas takie instytucye będą rzadkością. Ale i u nas już zaczynają stowarzyszenia dbać o bibliotekę, o zabawę, teatrzyk, koncert, lub odczyt dla swoich członków i u nas już powoli tworzy się ta atmosfera przyjazna i ciepła, która pozwala kolejarzowi rozerwać się, bez kart i bez picia, w gronie równych sobie, w gronie tych których wiąże wspólna idea i wspólny interes.

Za granicą powstały w ostatnim lat dziesiątku organizacye o tysiącach członków, mające wpływ ogromny na życie społeczne. Wzrost tych organizacyi, poszanowanie, jakiem się cieszą, ich potęga moralna i finansowa skłania rządy i klasę posiadającą do ustępstw, o jakich nasi kolejarze nie mają czasem pojęcia. U nas miano poraz pierwszy sposobność ocenienia siły organizacyi kolejowej za rządów jen. Guttenberga, który spróbował brutalną ręką rozbić wszelkie związki kolejowych niewolników. Wtedy zobaczono, że najsroższy absolutyzm jeneralski nic nie pomoże wobec potęgi 28.000 ludzi zorganizowanych. Odbudowano rozbite kadry na nowo i dzisiaj znów do 30.000 kolejarzy stoi w szeregach organizacyi!

A jeżeli komu jej najbardziej potrzeba to z pewnością polskim towarzyszom, którzy najpóźniej do pracy stanęli i jeszcze bardzo wiele mają do zrobienia...

Dlatego nie ustaniemy w nawoływaniu: Organizujcie się! Łączcie się! Idźcie razem z całym cywilizowanym światem pracującym!

Służba przy ruchu.

Jeżeliby ktoś zadał pytanie, czy jest chociaż jeden, czyto prowadzący pociąg (Zugsfürer) czyto konduktor manipulacyjny lub biletowy, któryby służbę tak wykonywał, żeby nigdy nie ominął przepisu służbowego, ani nie naraził się na naganę w raporcie, otrzymałby stanowczo odpowiedzieli: "nie, takiego służbisty być nie może“. I zaprawdę, każdy kto zna dokładnie służbę kolejową, wie o tem zbyt

dobrze, że każdy kolejarz, służący przy ruchu, musi przekraczać przepisy, nie dlatego, żeby ich wszystkich nie mógł przestrzegać, ale poprostu dlatego, że do tego formalnie jest zmuszony. Ogromną ilość niezgodnych ze sobą instrukcyj, okólników, kurend, cyrkularzy i wiele innych latających niejako w powietrzu rozporządzeń, musi każdy znać, na przeczytanie których, a nie dopiero studyowanie, nie ma absolutnie nigdy czasu. Nie jest też pustym frazesem, kursujące między kolejarzami przysłowie: „znowu jakiś świstek, który nie będzie miał ani 3 dni znaczenia“. I tak jest w rzeczywistości, bo panowie, znający zaledwie z węchu praktyczną służbę kolejową, wypisując przy zielonym stoliku stosy odezw, kurend itp., czynią przez to niemożliwe zamieszanie. Wygląda to tak, jakby wszyscy urzędnicy biur kolejowych, przeróżnych dyrekcyj etc. byli akcyonaryuszami fabryk papieru i działali w interesie przemysłu papierowego, ale nie dla ułatwień kolejowych.

Przedewszystkiem musimy się zapytać, kto właściwie lekceważy sobie wszelkie obwieszczenia? Rozporządzeń ministeryalnych nie dotrzymują dyrekcye i biura ruchu, naczelnicy znowu nie słuchają obwieszczeń dyrekcyj i biur. Gdyby się chciało wykonywać wszystkie instrukcye, trzebaby powiększyć personał kolejowy, co kosztowałoby dużo pieniędzy, nie przynosiłoby zaś tak wielkich dywidend, tantyem i remuneracyj, wypłacanych przy najrozmaitszych sposobnościach. Tak daleko nie idzie posłuszeństwo dla ministra, aby aż się zrzekać pięknie brzęczącej monety! Poprostu zamiast wszystkiego, pisze się nowy okólnik, i już się jest pokrytym! Naczelnicy stacyj i mniejszych przystanków chcą zawsze być „ulubieńcami“ naczelnych sfer, wiedzą dobrze czego od nich się żąda; któżby się troszczył o jakieś pomnożenie sił, kurendę zapisuje się do księgi, każe się pod nią podpisać wszystkim kolejarzom na dowód, że ją przyjęli do wiadomości, i wesoło dalej marzy się o protekcyi.

Pan naczelnik również nic nie ma sobie do wyrzucenia. Zdarzy się wypadek, nieszczęście, wtedy wobec sądu albo dochodzeń dyscyplinarnych zasłania się instrukcyami i przepisami, a biedny sługa kolejowy cierpi zawsze za system oszczędnościowy wysokich sfer i biurokratyzm naczelnika. Naprzykład w przepisach znajduje się ustęp: Konduktor prowadzący pociąg jest osobiście odpowiedzialny za bezpieczeństwo pociągu i ma tylko baczyć na pociąg i drogę, po której jedzie, by nie było wypadku.

Przypatrzmy się jak to wygląda w praktyce?

W przepisach nigdzie nie ma powiedziane, ani żaden kontrolor nie wyjaśniłby tego, w jaki sposób ma ten konduktor baczyć jedynie na bezpieczeństwo pociągu, kiedy musi on wykonywać równocześnie służbę manipulacyjną i często pocztową. Gdzie przepisy, któreby pouczyły, jak to wszystko pogodzić? Na małych stacyach i przystankach, zmieniających się co chwila, nie może sobie prowadzący pociąg dać rady z pakunkami, pocztą listową itp. innemi ubocznemi czynnościami, zkądże ma mieć jeszcze czas na dokładne zbadanie, czy wszystkie wozy prawidłowo powiązane, bezpiecznie i t. d. i t. d.?

Na niektórych przestrzeniach zaprowadzono niedawno pewną reformę. Skoro wóz pakunkowy nie wystarcza na wszystkie przesyłki, doczepia się drugi wóz tz. poboczny. Skoro pociąg wjeżdża na stacyę, jest już wszystko przygotowane, co należy do właściwego wozu, a co do dodatkowego, o ludzi jednak, którzy mają te pakunki władować i wyładować, naturalnie nikt się nie troszczy, bo do tego przecież powinien wystarczyć jeden robotnik — i prowadzący pociąg. Urzędnik czeka z zegarkiem w ręku, który jednak zawsze się spóźnia przy nadejściu pociągu, a popiesza choćby o minutę przy odejściu. Pasunki wrzuca się na łeb, na szyję, a podróżny nie powinien się wcale dziwić, jeżeli otrzymuje później swoje rzeczy mocno uszkodzone. Nie ma nikogo do pomocy, ktoby paczki przeliczył, uporządkował, zbadał czy znaczki dobrze nalepione, a urzędnik niecierpliwi się i chciałby już pozbyć się pociągu ze stacyi.

Nie dziwimy się urzędnikowi i chętnie przyznajemy, że nie jest to przyjemnością usprawiedliwiać spóźnienia coraz nowemi kłamstwami i wykrętami i dlatego pilnie baczy, aby w stundenpasie było wszystko „w porządku“; przytem zależy także i maszyniście na pospiechu, bo i on odpowiada za wszelkie spóźnienia. Cóż to może obchodzić szanownych dyrektorów i panów kontrolorów? Przepis nakazuje: nie śmie być spóźnienia — i na tem koniec! Z tego powodu byłoby bardzo pożądanem, aby na drzwiach wagonu umieszczony był dobrze idący zegar, tak aby konduktorzy, maszyniści, urzędnicy itd. mogli widzieć godzinę i może uniknęłoby się w ten sposób fałszywego wpisywania czasu w raporty. Ważniejsze stacye mogłyby być w posiadaniu klucza od zegaru i czuwać nad punktualnością tegoż. Przez to urządzenie uniknęłoby się sporów, jakie powstają o godzinę na każdej stacyi i przeszkodziło prakty kowanemu systemowi „odejmowania“ minut. Najcięższa służba jest na kolejach lokalnych gdyż na tych drogach nie ma wcale budników. Służbę tych ostatnich spełniają nieme słupy, noszące napis „baczność na pociąg“, a system oszczędnościowy wielkich panów sięga bardzo daleko.

Jeszcze jeden rażący błąd istnieje na drogach lokalnych, który w interesie bezpieczeństwa należałoby usunąć. Oto przydzielają konduktorom do pomocy ludzi, którzy najmniejszego pojęcia nie mają o służbie kolejowej. Doświadczonych, zaufanych ludzi potrzeba na głównych drogach. A według zdania panów szefów i naczelników stacyj, wystarczą zupełnie na lokalnych torach młodsi ludzie. Główną troską naczelnika: byleby tylko doktór uznał takiego za zdolnego do służby, potem zrobi jedną turę i już ma patent na kolejarza! Takiemu nowemu bremserowi poleca się tylko, aby uważał na hamulec, pyta się go, czy zna znaki ostrzegające nie czekając naturalnie odpowiedzi, i już pan naczelnik uznaje swe zadanie za skończone. Przewodnik pociągu musi jednak brać odpowiedzialność za takich ludzi, którzy nawet nie znają sygnałów: „stój“ „naprzód“ albo „w tył“ i nie wiedzą w którą stronę hamulec zakręcić! Taki bremser słyszy wprawdzie gwizd lokomotywy, ale co to znaczy: czy zakręcić, czy odkręcić, nie ma pojęcia. O tego rodzaju rzeczy nikt się nie troszczy, a zdarzy się wypadek, wtedy przychodzą panowie z instrukcyami, paragrafami, wtedy nie zawaha się nikt, ani nie wstydzi pociągać do odpowiedzialności maszynistę i bremsera.

Naturalnie — bo w naszej kochanej Austryi bezpieczeństwo służby, bezpieczeństwo tysięcy podróżnych, jest znakomicie strzeżone. Wyda się setki cyrkularzy, okólników, których nikt nie ma czasu czytać, i już wszyscy zadowoleni.

Jak długo taki stan rzeczy będzie znosić nie tylko służba kolejowa, ale i cała publiczność? Czeka się chyba na jakiś straszny karambol, który pochłonie setki ofiar, wtedy dopiero otworzą się oczy i zabuczą głośne protesty. Drobne fakciki, pojedyncze śmierci i kalectwa, nie przebiją grubych murów biur kolejowych, zapchanych „Verordnungsblattami“ Cirkularblattami“ itp. blattami. Nic dziwnego, że pobożne mieszczki wybierając się w podróż odprawiają poprzednio mszę za duszę zmarłych i przed odjazdem żegnają się głęboko znakiem krzyża. Smok piekielny nie stracił jeszcze swej cechy znamiennej, bo pożera jeszcze ciągle setki ofiar.

Deputacya robotników lonowych u ministra.

Jakkolwiek sprawę tę traktowaliśmy już w „Naprzodzie“, traktowaliśmy jednak zbyt pobieżnie, z opuszczeniem wszystkich szczegółów. Obecnie, mając własny organ, pozwolicie, że do tej sprawy wrócimy, podając jej dokładny przebieg.

W dniu 6 lutego b. r. zwołała egzekutywa centralnej organizacyi kolejarzy konferencyę do Wiednia, celem omówienia położenia robotników lonowych, opracowania odpowiedniego memorandum i wręczenia takowego przez umyślną deputacyę ministrowi.

Powody tego postąpienia centrali były zupełnie zrozumiałe. Przy ostatniej regulacyi płacy zostali robotnicy lonowi zupełnie pominięci, a zamiast podwyższenia płacy, otrzymali okólnik o „ortsübliche Lohn“, który zburzył do reszty wszelkie ich nadzieje.

Potrzeba było zatem zająć w tej sprawie jakieś stanowisko, któreby przekonało naczelne władze, że i robotnicy lonowi żyją i na równi z innymi mają prawo do polepszenia swej doli.

Jak wygląda położenie materyalne robotników lonowych, pracujących przy kolejach państwowych, pouczy następujące zestawienie:

Dyrekcya Wiedeń: robotnicy zawodowi pobierają od K. 2·80 do 4·60 za $9\frac{1}{2}$ godzinny czas pracy; robotnicy niezawodowi do K. 2·40; robotnicy magazynowi 2 kor. 20 hal. do 2 kor. 80 hal. za 11—14 godzinną służbę, a za osobne godziny nie otrzymują żadnego wynagrodzenia. Robotnicy stacyjni otrzymują 2 kor. 20 hal. za 11 godzin pracy.

Dyrekcya Linz: Robotnicy zawodowi 3 kor. 20 hal., robot. niezawodowi 2 kor. 40 hal. za 10 godzin pracy. To jest najwyższy zarobek Przeciętna płaca hajcerów, magazynierów, robot. stacyjnych wynosi 2 kor. 20 hal., robotników zawodowych 2 kor 80 hal. W całym okręgu zaprowadzono 10-godzinną pracę.

W Styryi zmuszani są nieraz robotnicy magazynowi do 30-godzinnej służby bez wynagrodzenia za osobne godziny.

Dyrekcya Insbruk: przeciętna płaca robotników zawodowych wynosi 2 kor. 40 hal. do 4 kor. 40 hal. dziennie; robotników niezawodowych od 2·40—3·20, magazynowych 2 kor. Czas pracy wynosi 10 godzin

Dyrekcya Villach: robotnicy zawodowi od 2 kor. 20 hal. do 4 kor. 20 hal.; niezawodowi od 2 kor. 20 hal. do 3 kor.; hajcerzy od 2 kor. 20 hal. do 3 kor. 20 hal.; stacyjni od 1 kor. 80 hal. do 2 kor. 40 hal. Za całonocną służbę otrzymuje robotnik płacę tylko za 6 godzin.

Dyrekcya Praga: Przeciętna płaca robotników zawodowych wynosi od 1 kor. 80 hal. do 3 kor. 60 hal.; hajcerzy od 1 kor. 60 hal. do 2 kor. 60 hal.; robotnicy magazynowi od 1 kor. 60 hal. do 2 kor. 70 hal.; robotnicy stacyjni od 1 kor. 80 hal. do 2 kor. 30 hal. Czas pracy wynosi od 10—12 godzin.

Dyrekcya Pilzno. Robotnicy zawodowi od 2 kor. do 4 kor.; niezawodowi od 2 kor. do 2 kor. 40 hal.; hajcerzy od 1 kor. 60 hal. do 2 kor. 50 hal.; robotnicy magazynowi do 2 kor. 20 hal.

Podajemy tylko niektóre cyfry dla porównania z zarobkami galicyjskich robotników, których położenie jest stokroć bardziej opłakane i domagające się jak najszybszej poprawy. I tak stali robotnicy w warsztatach w Nowym Sączu pobierają od 1 kor. 60 hal. do 5 kor. 60 hal. dziennie; w Krakowie od 2 kor. 20 hal. do 2 kor. 60 hal. dziennie; robotnicy niezawodowi w warsztatach i ogrzewalniach w okręgu dyrekcyi krakowskiej od 1 kor. 30 hal. najwyżej do 2 kor. dziennie. Robotnicy przy magazynach przeciętnie od 1 kor. 20 hal. do 1 kor. 70 hal.; robotnicy przy utrzymaniu dróg zaledwo 90 hal. najwyżej do 1 kor. 30 hal.

W dyrekcyi lwowskiej płace są również bardzo niskie i dochodzą u robotników zawodowych od 2 kor. do 3 kor. 60 hal. u niezawodowych od 1 kor. 40 hal. do 2. kor.; u hajcerów od 1 kor. 60 hal. do 3 kor.; u magazynowych od 1 kor. 20 hal., a u robotników przy budowie dróg od 1 kor. do 1 kor. 40 hal.

Przy końcu należy jeszcze zauważyć, że czas pracy w Galicyi, szczególniej u robotników magazynowych i przy budowie dróg jest bardzo rozmaity i wynosi od 11 do 17 godzin dziennie i że godziny nadliczbowe nie są wcale wynagradzane. Stosunki stabilizacyi są również najrozmaitsze i nie zapewniają robotnikom żadnej a żadnej przyszłości, tak, że kolejarz nie ma ani jednej chwili wolnej od trosk i obawy o los swój i swojej rodziny. Nigdzie nie są zastosowane przepisy pragmatyki, ktore nakazują po 3-letniej służbie stabilizacyę robotnika. Stabilizacya zależy głównie od humoru naczelników i od różnych protekcyi, które wprost wstręt wzbudzają.

Z całego tego przedstawienia widzimy, że praca przy kolei nie jest wcale rajem, i że dobry zawodowy robotnik otrzymuje daleko wyższą płacę w prywatnych przedsiębiorstwach. Dziś spodziewaćby się należało, że ministerstwo kolejowe, w dobrze zrozumianym własnym interesie postara się o to, aby opłakane te stosunki uregulować i da robotnikom możność egzystencyi. Jakież bowiem są żądania robotników kolejowych?

W pierwszym rzędzie domagają się zniesienia rozporządzenia z 21 sierpnia 1899, stabilizacyi i ustanowienia minimalnej zapłaty.

Żądamy:

1. Minimalna zapłata robotnika zawodowego powinna wynosić 4 kor., niezawodowego 3 kor. dziennie. Zapłaty za godziny nadliczbowe i jak największego ograniczenia tychże.

2. Po roku prowizorycznej służby ma bezwarunkowo nastąpić stabilizacya.

3. Stabilizacya wszystkich robotników kolejowych bez względu na to, czy posiadają obywatelstwo austryackie.

Następnie uchwalono memoryał do ministra, który w streszczeniu podajemy.

Wysokie ck. ministerstwo kolei w Wiedniu!

Na wieść, że wysokie ministerstwo opracowuje projekt regulacyi płac służby kolejowej, wstąpiła w serca kolejarzy austryackich, tak stałych jak i prowizorycznych pewna otucha! Ale jakież było rozczarowanie robotników dziennych i budników kiedy się przekonali, że ich zupełnie pominięto, mimo tego, że i oni mają ciężką i odpowiedzialną służbę i równe prawa do awansu. Ale nie dosyć na tem, że ich pominięto, lecz w dodatku skrzywdzono ich rozporządzeniem z 21 sierpnia 1899 r. „o płacach miejscowych“. Rozporządzenie to tłumaczą sobie najrozmaiciej panowie dyrektorowie i postępują z robotnikami zupełnie dowolnie. Nie jest przecież obcem wysokiemu ministerstwu, że corocznie środki żywności i mieszkania drożeją i kiedy dziś doszły do niemożliwej wysokości, płace podniosły się zaledwie o 10—20 halerzy. Drożyzna ta odnosi się nietylko do większych miast i ognisk przemysłowych, obejmuje ona nawet te miejsca, które dawniej słynęły ze swej taniości.

W dotychczasowych więc warunkach nie może w żaden sposób wyżyć robotnik, obarczony nieraz liczną rodziną i musi ograniczać się w odżywianiu, kosztem swej siły roboczej i zdrowia, mieszkać w miejscach daleko od stacyi oddalonych i skazuje się już od najmłodszych lat na wyczerpanie i przedwczesną niezdolność do pracy. Że na tem wszystkiem cierpi służba, nie trzeba udowodniać. Źle odżywiany, niewypoczęty robotnik nie jest w stanie tego zrobić, czego się od niego żąda, nie może porównać się ze zdrowym i dobrze płatnym robotnikiem obcych krajów.

Memorandum powyższe wręczyła wybrana deputacya, w której skład weszło dwóch Polaków. Tow. Hartman przemówił imieniem deputacyi, opisał opłakane położenie kolejarzy, zwrócił uwagę na pokrzywdzenie robotników lonowych i budników i prosił ministra, o jak najszybsze uwzględnienie żądań. Minister Wittek przyjął deputacyę bardzo grzecznie, obiecał zrobić co tylko będzie w jego mocy, nie przyrzekał jednak pospiechu, bo dzisiejsze finansowe położenie kolei jest nie korzystne. Zwrócił się dalej do tow. Spiry i wypytywał się dokładnie o położenie robotników stacyjnych w Wiedniu. Tow. Spira mówił przedewszystkiem o zbyt długim dniu roboczym i o protekcyi w stabilizacyi, przez co nie najlepsi robotnicy, ale liznnie i donosiciele tylko takową otrzymują. Oburzyło to bardzo p. Witteka i energicznie odpierał „insynuacye“ protekcyi, oświadczając, że przepisy pragmatyki obowiązują i że on każdego stabilizuje, kto mu przez odnośnego naczelnika przedstawionym zostanie. Przechodząc do delegatów galicyjskich, zapytywał ich o stosunki w Galicyi, a gdy mu powiedziano, że robotnik pracujący przy konserwacyi dróg pobiera tutaj od 90—120 halerzy dziennej płacy, z czego absolutnie utrzymać się nie można, okazał socyalny reformator wielkie zdziwienie i twierdził, że chyba ci ludzie muszą mieć wielkie długi (!?). Wogóle na wszystkie przedstawienia dawał pan minister naiwne, albo wymijające odpowiedzi, stabilizacyi nie przyrzekał, powołując się na zły stan finansów i na szkody, jakie kolei wyrządził strejk górników, obiecał tylko zbadać dokładnie przedłożony mu memoryał!

Tyle deputacya u ministra zyskała!

Robotnicy kolejowi będą naturalnie wyczekiwali jakiś czas, czy im ze stołu ministeryalnego nie padnie jakiś ochłap, ale ponieważ od austryackiego ministra nie wiele się można spodziewać, radzimy im, aby się organizowali i własnemi siłami próbowali zdobyć to, co im się słusznie i sprawiedliwie należy. Wszelkie bowiem usiłowania „wyproszenia“ poprawy dla siebie, skończą się pięknemi słowami ministra — ale niczem więcej. Robotnicy kolejowi niechaj się zapytają robotników innych zawodów, komu zawdzięczają polepszenie warunków pracy i płacy, a znajdą odpowiedź, że zawdzięczają to sile organizacyi i solidarnemu postępowaniu, — do czego także braci kolejarzy zachęcamy.

Przegląd społeczny.

Ochrona robotników kolejowych w Anglii.

W numerze z 8 lutego „Sociale Praxis“ znajduje się artykuł dra Em. Loewa, omawiający projekt ustawy, jaki w angielskim parlamencie przedłożono, a tyczący się różnych ulepszeń w służbie kolejowej i zaprowadzenia przymusowego automatycznego łączenia wozów.

Przeciwko temu projektowi podniosły wszystkie towarzystwa kolejowe namiętny protest i chociaż już w całych Stanach Zjednoczonych zaprowadzono automatyczne łączenie, twierdziły, że w Anglii to jest niemożliwem z powodu zupełnie odmiennych stosunków i używania innego materyału. Opozycya towarzystw kolejowych zwyciężyła i ustawy nie uchwalono.

Rząd jednak nie dał za wygraną, a urząd handlowy i minister Ritschie zwołał komisyę, która ma zbadać przyczyny wypadków kolejowych i wyszukać sposoby usunięcia różnych niedogodności i niebezpieczeństw. Omyliły się towarzystwa kolejowe i swym protestem nie tylko nie udaremniły ustawy o ochronie robotniczej, ale owszem zwróciły na nią uwagę ogółu. Komisya zbadała dokładnie statystykę wypadków kolejowych i przekonała się, że w r. 1898 było w Anglii 542 wypadków śmierci, a 12.979 uszkodzeń, z czego 504 zakończyło się śmiercią a 4149 chorobą lub kalectwem, to znaczy, że na 1000 ludzi wypada 1·24 wypadków śmierci, a 31 uszkodzeń.

Jak różnorodnem jest niebezpieczeństwo przy poszczególnych kategoryach służby, wskazuje następująca statystyka:

	Suma wypad.	Śmierć	Uszkodzenia
robot. przy pociągach	19.721	43 czyli 2·39 na tysiąc	711 czyli 48 na tysiąc
robot. na strekach	66.360	122 czyli 1.90 na tysiąc	204 czyli 3/2 na tysiąc
robot. przy zwrotnicach	9.244	47 czyli 5·08 na tysiąc	616 czyli 66 na tysiąc

Ze statystyki zauważono, że liczba wypadków zmniejsza się w Anglii; w r. 1872 było 3 razy tyle nieszczęść, co w r. 1898. Ta okoliczność jest dosyć charakterystyczną dla naszych austryackich kolei, gdzie przeciwnie mnożą się wypadki z roku na rok. Komisya angielska czyni z tego powodu doświadczenia z wszelkimi wynalazkami automatycznego łączenia wozów, towarzystwa kolejowe jednak z tem się ociągają. Dlatego urząd handlowy ma zamiar zaprowadzić przymusowe doświadczenia i zebrać materyał, któryby był podstawą dla późniejszych uchwał. Równocześnie opracowuje komisya cały szereg rozporządzeń, mających na celu ochronę robotnika, jak ulepszenie hamulców, powiększenie oświetlenia na wszystkich przestrzeniach, stacyach itp. Komisya zażądała wobec niesłychanej opieszałości zarządów kolejowych pomocy państwa. Rząd myśli również o przedłożeniu ustawy w kierunku ochrony robotniczej we wszystkich gałęziach przemysłu.

Statystyka wypadków w r. 1898 w Anglii przedstawia się następująco:

	Śmierć	Uszkodzenia
rob. od ruchu na tysiąc	1·24	31
dozorcy i bremzerzy na tysiąc . .	2·92	61
robotnicy drogowi na tysiąc . .	1·9	16
dozorcy zwrotnic na tysiąc . . .	5·08	78
marynarze na tysiąc	5·2	brakuje danych
górnicy węgl. dzienni na tysiąc .	1·37	
„ „ nocni na tysiąc .	0·92	
rob. tkaccy mężcz. na tysiąc . .	0·1	6·2
„ „ kobiety na tysiąc . .	—	2·7
rob. przemysł. mężcz. na tysiąc .	0·2	13·8
„ „ kobiety na tysiąc .	—	2·2
rob. przy budowach okręt. na tys. .	0·5	39·3

Z tych cyfr przekonujemy się, że służba kolejowa daleko jest niebezpieczniejszą, niż inne zawody. A co jest przytem najciekawszem, że gdy wiele zawodów przemysłowych ma ustawy ochronne i państwową silną kontrolę, robotnicy tylko kolejowi daremnie na to czekają.

Komisya stawia projekt, aby urząd handlowy wydał osobne rozporządzenia dla ruchu kolejowego i ustanowił inspektorów kolejowych, ludzi znających dokładnie nie tylko teoretycznie, ale przedewszystkiem praktycznie służbę kolejową i jej niebezpieczeństwa. Prasa angielska odnosi się z całem uznaniem do tych prac i życzy komisyi przeprowadzenia jej wszystkich projektów.

Mógłby i nasz socyalno-polityczny minister Wittek zaglądnąć do takich artykułów, możeby wzruszyły go głosy zagranicy. Austryackie koleje są pozbawione wszelkich inspektorów.

Generalna inspekcya austryackich kolei, która ma czuwać nad prawidłowością ruchu i bezpieczeństwem personalu, nie daje nigdy znaku życia. Życie i zdrowie setek tysięcy ludzi zostawia się na łaskę losu i opatrzności. W Anglii rząd, prasa, ludzie fachowi zajmują się położeniem robotnika i jego bezpieczeństwem, u nas robotników stawiających te najsłuszniejsze żądania nazywa się socyalistami, burzycielami i podżegaczami. Łudzili się z początku robotnicy i posyłali deputacyę za deputacyą do socyalno-politycznego ministra, dzisiaj już im łuska z oczu spadła i wiedzą, że z tej strony nie mogą się niczego spodziewać. Żądanie inspektorów kolejowych będzie jeszcze długo nieziszczonem marzeniem robotników austryackich. Dlatego z radością witają oni krok naprzód choćby w tak dalekim kraju, jak Anglia. Jedną podniesłą satysfakcyę mogą mieć austryaccy robotnicy kolejowi, że kiedy w innych krajach zajmują się nimi ludzie rozmaitych sfer, tutaj oni mogą liczyć tylko na własne siły i swoją solidarnością zdobywać wszystko. Gdziekolwiek więc rzucimy okiem, wszędzie okazuje się potrzeba silnej organizacyi, dlatego na długie lata jeszcze jedynym celem austryackich kolejarzy będzie praca nad wzmocnieniem i rozszerzeniem organizacyi. Oparci o silną organizacyę będą mogli kolejarze zdobywać później żądanie po żądaniu, i każdy dzień będzie im przynosił nowe zwycięstwa.

KRONIKA.

Zbyt pochopnie. Do czego prowadzi nietaktowne zachowanie się urzędnika — zobaczymy. Maszynista Jan M. ze Stanisławowa, podejrzany o socyalizm, anarchizm i inne światoburcze dążności, często miał z tego powodu nieprzyjemności od władz kolejowych. Ściągano z niego protokoły, śledztwa, za należenie do stowarzyszenia zawodowego. Zniecierpliwiony tem, oświadczył raz podczas służby, że on dalej nie pojedzie. Urzędnik podchwycił w lot to słowo, rzucił się na maszynistę i doprowadził do awantury, która spowodowała zdegradowanie Jana M. na werkmana. Biedaczysko za jedną nieostrożną myśl, skazany został na gorszy byt — a niepotrzebnie. Taktowny urzędnik nie byłby robił z muchy wołu i nie doprowadzał zdenerwowanego służbą i przykrościami maszynistę do niepotrzebnych awantur i strat.

Dziki dozorca. Ze Stryja donoszą nam o oburzającym fakcie znęcania się Michała Gołębiowskiego dozorcy wozów (wagenauscher) nad zwrotniczym Iwaśkowem. Dnia 22 kwietnia przesuwano o godz. 4 rano wozy. Sam Gołębiowski puszczał wozy, jednak tak prędko, że Iwaśków nie mógł ich na właściwy tor skierować i jeden wóz rzeczywiście źle pobiegł. Rozzłoszczony Gołębiowski przypadł do zwrotniczego, zaczął go okładać pięściami, a wreszcie latarką służbową. Iwaśków wskutek pobicia poszedł do szpitala, a nie będąc za dekretem, nie dostanie żadnej za ten czas zapomogi i zostawia żonę i 4 dzieci na łasce bożej. Gołębiowski stara się całą rzecz zatuszować. Byłoby to jednak barbarzyństwo, gdyby władze kolejowe nie nauczyły dzikiego „służbistę“, jak się należy z ludźmi obchodzić.

Lekarze, z chwilą objęcia posady przy kolei, tracą zupełnie swój charakter „kapłanów humanitarności“, z czem zawód lekarski jest bezwarunkowo związany, i stają się jakimiś „dziwolągami biurokratycznymi“, co im wcale zaszczytu nie przynosi. Ale nietylko stali lekarze, ale także świeżo upieczeni zastępcy zarażają się tą brzydką chorobą i już od pierwszej chwili rozpoczęcia służby stają się zamiast przyjaciółmi — wrogami biednych, chorych ludzi.

O takim fakcie donoszą nam świeżo ze Stanisławowa: Z powodu wyjazdu dra Majewskiego, objął zastępstwo, jako lekarz kolejowy, dr. Hołoniecki, który wobec ludzi nieszczęśliwych postępuje, jak ostatni brutal, że nie użyjemy innego wyrażenia.

Robotnik, któremu dziecko zachorowało, zgłasza się do niego i prosi o pomoc. Pomoc ta jednak nie pomaga. Zrozpaczony ojciec, obawiając się utraty dziecka, prosi innego lekarza, a ponieważ zapłacił już lekarza, pragnie przynajmniej otrzymać lekarstwo z kasy chorych, do której uczciwie składa swój krwawy grosz. Tyran lekarz i tego mu odmawia i jakby na przekorę, po dłuższych targach, odwiedza dziecko i zapisuje mu tosamo lekarstwo, które poprzednio nic nie pomogło. Widocznie, że dr. Hołoniecki niema dzieci — to wystarczy.

Drugiemu robotnikowi, którego zęby bolały, a wszyscy wiedzą, co to jest ból zębów, dał kartę do dra Stefanickiego, aby mu tenże zęba wyrwał. Dr. Stefanicki wyrwał, lecz zażądał dwie korony zapłaty. Robotnik nie miał przy sobie ani halerza i musiał zostawić zegarek, który dr. Stefanicki aż do pokrycia długu zatrzymał. Odnośną receptę mamy jako okaz.

Zapytujemy p. Blautha, który jest obowiązany dopilnować praw robotników oddanych jego pieczy, dlaczego nie zajmie się z taką energią, jak się zajął organizacyą, wymierzeniem sprawiedliwości robotnikom i dopilnowaniem, by im lekarze krzywdy nie czynili? To pole dla pana, panie Blauth!

Robotnikom kolejowym zwracamy uwagę, że nadużycia te tak długo powtarzać się będą, dopóki zapomocą silnej organizacyi nie zdobędą zarządów kas chorych i dopóki sami własnym swym groszem nie będą zarządzać. Fakta powyższe powinny otworzyć oczy nawet najobojętniejszym i powinny pobudzić do walki z lekarzami-hyenami, by raz położyć kres dotychczasowemu gospodarstwu w kasach chorych kolejowych. To będzie najbliższym celem naszej organizacyi.

A więc organizujcie się, koledzy, a przyszłość nasza.

Nowe kary. Kilkunastu konduktorów kolei państwowej w Krakowie, którzy po większej części mają już podurzędnicze egzamina i którzy od dłuższego czasu, bez żadnej nagany umieli pełnić służbę, powołani zostali nagle do egzaminu i — takowy zdali ze złym postępem, za co otrzymali po 2 korony kary.

W donośnych reskryptach, które poszkodowani otrzymali, pisze dyrekcya, że „nie czytali doręczonych im ad personam instrukcyj“! Zapytujemy dyrekcyę, kiedy konduktor ma czas czytać instrukcye. Czy to ma czynić na bremzie? Ależ to by było przeciwne instrukcyi, gdyż na bremzie musi mieć uwagę zwróconą na bezpieczeństwo pociągu. Czy w tych pięciu lub sześciu godzinach wolnych, w których wycieńczony służbą zasypia snem kamiennym?...

To jedno. Nasuwa się jednak i drugie pytanie: czy konduktor po 14-sto letniej służbie nie nabrał już tyle praktycznej wprawy, że zna służbę lepiej od panów naczelników?... Z naszej strony uważamy powoływanie starych ludzi, którzy już wszystkie egzamina poskładali, za czystą sekaturę, która jest chyba wynikiem złego humoru egzaminatora.

Kradzieże. Na jednej ze stacyj nowej przestrzeni Rozwadów-Przeworsk giną systematycznie najrozmaitsze przedmioty. I tak zginęły najprzód pomarańcze, które później odnaleziono pod kupą drzewa; następnie worek cukru i baryłka araku, za którą polecono niewinnemu magazynierowi zapłacić 32 koron. Zapytujemy szanowną dyrekcyę, czyby nie była łaskawą przeprowadzić w tej sprawie energicznego śledztwa, w celu wykazania rzeczywistych złodziei, a temsamem uwolnienia niewinnych ludzi od posądzeń i od ponoszenia odpowiedzialności za nie swoje winy. Czekamy!

Wiecznie to samo. Wiemy aż nadto dobrze, że ustawy o kasach chorych, zaopatrzenia na starość, rencie w razie wypadku i t. p. aż nadto wiele pozostawiają do życzenia. Znamy i słyszeliśmy już niejednokrotnie o przesłuchaniach, protokołach i innych „legalnych“ sposobach gnębienia robotników kolejowych, którzy nie chcą się dać wodzić na pasku pp. szefów, naczelników, inżynierów itp. Nie możemy jednak zrozumieć, co za przyjemność może sprawiać wszystkim tym panom tropienie robotnika i wyzyskiwanie go, nawet nie dla własnej korzyści, lecz z jakiegoś służalstwa i strasznej chęci przypodobania się „naczalstwu“. Piszą nam właśnie ze Stanisławowa znowy o jednym fakcie. Palacz Ziółkowski został w czasie pełnienia służby ciężko uszkodzony i odchorował ten wypadek.

Po chorobie orzekł lekarz, że nie jest zdolnym do ciężkiej służby. Przeznaczono go więc do ogrzewalni, zostającej pod kierownictwem p. Zajączkowskiego. P. Zajączkowski ustawicznie dawał do zrozumienia Ziółkowskiemu, że go nie lubi, i chciałby się go pozbyć jakimkolwiek sposobem. Znęcał się nad nim w ten sposób np., że chociaż Ziółkowski nie był zdolny do ciężkiej służby, on na to nie zważał, ale nawet przeznaczał go do nocnej służby. Wreszcie udało się „wygryść“ Ziółkowskiego. Ale w jaki sposób? Rzucił na niego podejrzenie o kradzież i przeprowadził rewizyę u Ziółkowskiego. Znaleziono kilka narzędzi ślusarskich i chociaż ten wystarczająco udowodnił, że to jego prawowita własność, — wydalono go. Oto czynność p. Zajączkowskiego, godna ajenta-prowokatora.

Najciekawszym jednak jest powód niesympatyi p. Zajączkowskiego do Ziółkowskiego. Oto co drugi dzień musiał pełnić służbę 24-godzinną a liczono mu tylko za 20 godzin.

Tak postępowano i z innymi. A trzeba dodać, że była to służba nocna, ciężka i nużąca. Ziółkowski wraz z innymi towarzyszami upominał się ciągle o zapłatę za nadliczbowe godziny i nachodził w tym celu Zajączkowskiego, Ten umiał się zawsze wykręcić sianem, czasem tylko przyparty zbyt do muru, dodawał po 1 godzinie. Naturalnie, że Ziółkowski uchodził za socyalistę! Spytamy tylko p. Zajączkowskiego, coby on robił, gdyby go systematycznie wyzyskiwano i lekceważono jego ciężką pracę. Czy na to trzeba być socyalistą? P. Zajączkowski pragnie zapewne tą drogą zapewnić sobie awans. Sprężyste rządy kolejowych potentatów w ten sposób dążą do „reform socyalnych“ w myśl programu ich wielkiego szefa.

Nagły zgon w kościele. Z Przemyśla donoszą nam: W niedzielę 22 b. m. podczas sumy w kościele Franciszkanów zmarł nagle maszynista kole owy, Freidenberger, rażony udarem serca. Natychmiast przybyli lekarze nie mogli nieszczęśliwego przywrócić już do życia. Freidenberger zostawił żonę i dziewięcioro nieletnich dziatek.

Śmierć z powodu brutalności przełożonych. Andrzej K., urzędnik tow. kolei państw., wyskoczył w dniu 24 kwietnia b. r. z okna 3 piętra na podwórze budynku Dyrekcyi kolei w Wiedniu, wskutek czego w kilka chwil umarł. Zmarły liczył lat 57, był żonaty, a przy kolei służył lat 31. Na biurku pozostawił dwa listy, z których jeden przeznaczony był dla rodziny, drugi zaś był adresowany: „Do mojej zwierzchności“. W tym drugim liście, który był otwarty, podaje jako powód samobójstwa prześladowanie, jakie cierpiał od przełożonych. Dyrekcye kolejowe powinny, zdaniem naszem, starać się o jak największą liczbę takich przełożonych, albowiem tym sposobem zmniejszyłyby się wydatki, ponoszone na wypłacanie emerytur swoim urzędnikom. Ciekawa rzecz, co na to powie pan minister? Prawdopodobnie zmarły, będąc socyalistą, chciał dokuczyć Dyrekcyi kolei i dlatego wyskoczył oknem z powodu prześladowania.

Znowu jeden. Ludwik Kulacs, liczący 25 lat, zugsführer pociągu materyałowego przy budowie portu w Freudenau, dostał się w dniu 25 kwietnia b. r. podczas kuplowania wozów pomiędzy pufry i doznał ciężkiego złamania obojczyka.

Bezpieczeństwo przesyłek. „Tygodnik Samborsko-Drohobycki“ skarży się, że w Drohobyczu wyrzucają przy wyładowywaniu przesyłki tak prędko i nieuważnie, że adresat zawsze otrzymuje je uszkodzone. Zapytajcie jednak, ilu ludzi musi to uskutecznić i w jakim czasie, a zobaczycie, że wina leży nie po stronie robotników, lecz po stronie zarządów kolejowych, które z powodu znanego systemu oszczędnościowego każą jednemu lub dwom ludziom uskuteczniać tę pracę, obok właściwych urzędowych czynności.

Bawarya. Parlament bawarski przeznaczył 6,000.000 marek na budowę pomieszkań dla służby i robotników, pracujących przy kolejach państwowych. Uchwała ta zapadła w parlamencie jednomyślnie. U nas prawdopodobnie nie przytrafiłoby się coś podobnego, gdyż antysemici głosowaliby przeciw projektowi, ponieważ przy kolei pracują żydzi; narodowcy niemieccy, ze względu na czechów; czesi ze względu na niemców itd. Bodaj to w Austryi!

W Lutomierzycach w dniu 23 kwietnia br. zabity został urzędnik ruchu Henryk Müller. Wjeżdżający pociąg porwał Müllera i zmiażdżył go z kretesem.

Wypadki kolejowe. Na budapeszteńsko-szegedyńskiej kolei przy wjeździe do stacyi Vecses, zderzył się 27 z. m. pociąg osobowy nr. 714 z pociągiem ciężarowym nr. 752. Pięć wozów pociągu ciężarowego zostały z szyn wyrzucone; z ludzi nikt nie został uszkodzony.

W dniu 27 z. m. przy wjeździe do stacyi Donauwerth uderzył pociąg pospieszny w ranżującą lokomotywę. Maszynista został na miejscu zabity, — a trzech ludzi zostało ciężko uszkodzonych.

Następny numer wyjdzie 15 Maja.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca **Szczepan Kurowski.** Z drukarni Narodowej w Krakowie.